

FERROCARRILES ECONÓMICOS DE ASTURIAS

---

**REGLAMENTO**  
PARA LOS  
**CONDUCTORES Y GUARDA-FRENOS**



Imprenta  
LA CARPETA  
Oviedo





7-1881991911

48199

7-1881

五

五

gu  
de  
ca

▲ Ca

Ca

de  
de

5

12



desempeñado por éstos, por los mozos de tren y por los mozos fijos de las Estaciones habilitados para este objeto.

Art. 4.<sup>o</sup> Desde el momento en que un conductor se encarga del servicio de un tren, cualquiera que sea la clase de éste, tendrá el nombre de Jefe del tren.

Art. 5.<sup>o</sup> En casos especiales, y con la debida autorización del Jefe del movimiento o un delegado de él, podrá encargarse del servicio de algún tren un guarda-frenos antiguo, y que reúna los conocimientos necesarios.

Art. 6.<sup>o</sup> Todo el tiempo que los trenes están dentro de las agujas de una estación, el Jefe del tren está a las órdenes del Jefe de la estación y tiene precisa obligación de obedecerle en cuanto le ordenare respecto al servicio, sin excusa ni pretexto alguno.

Art. 7.<sup>o</sup> Mientras los trenes están fuera de las agujas de las estaciones, el Jefe del tren tiene autoridad no solo sobre los guarda-frenos y mozos de su brigada, sinó también sobre los maquinistas y fogoneros en lo que concierne al servicio del tren y a todas las maniobras que déban hacerse.

Todos estos agentes tienen la precisa obligación de obedecer cuantas órdenes les dé el Jefe del tren,



y éste por lo tanto, queda responsable del cumplimiento de todas las prescripciones reglamentarias por parte de todo el personal del tren.

Art. 8.º Cuando a consecuencia de enfermedad, accidente u otra causa cualquiera un guarda-frenos no pueda continuar haciendo servicio en el tren, el Jefe de éste deberá proveer a su reemplazo, tomando en la estación más próxima un agente que pueda reemplazarle.

Cuando sea el mismo Jefe del tren el que se encuentre imposibilitado de continuar, el guarda-frenos más antiguo de la brigada hará sus veces y reclamará de la estación más cercana un empleado que tenga las condiciones necesarias para hacer el servicio.

Art. 9.º Cuando un tren esté detenido en una estación el Jefe de él no podrá ausentarse de la estación sin pedir permiso al Jefe de ella, y deberá presentarse a él a la hora que éste le fije al concederle el permiso sin excusa alguna.

Art. 10. Los Jefes de los trenes, los guarda-frenos y los mozos de los mismos deben tener con todos los viajeros los mayores miramientos y mostrarse siempre cumplidos y diligentes.

Si algún viajero no atendiese las prevenciones que le hagan, darán parte al Jefe de estación.

El servicio de los trenes debe hacerse con pron-



titud, sin confusión y en silencio. Las comunicaciones entre los agentes deben cambiarse en voz baja. Los gritos, las conversaciones particulares, y en fin, todo lo que pueda molestar a los viajeros, debe evitarse con cuidado.

Art. 11. Se prohíbe en absoluto a los Jefes del tren, guarda-frenos y mozos:

1.º Hacer toda clase de comercio de transporte.

2.º Transportar cualquier objeto o bulto no señalado en las hojas.

3.º Llevar cartas o pliegos cerrados extraños al servicio.

4.º Admitir en su furgón cualquiera persona extraña al servicio de los trenes.

5.º Servirse de paja, para protegerse contra el frío.

6.º Llevar o encender lumbre en los furgones y garitas.

Art. 12. Los Jefes de tren al hacer su servicio deben llevar los objetos siguientes:

1.º Un ejemplar del presente reglamento, el de señales, el de circulación por la vía única, el de ejecución de la Ley de policía de ferrocarriles y las principales órdenes de la Compañía relativas a su servicio.

2.º Un itinerario de la marcha de trenes vigente.



3.<sup>o</sup> Un reloj arreglado a la hora de la línea en que haga su servicio.

4.<sup>o</sup> Un banderín encarnado.

5.<sup>o</sup> Un banderín verde de cubo.

6.<sup>o</sup> Una linterna con los tres cristales, blanco, verde y encarnado.

7.<sup>o</sup> Una caja de petardos completa.

8.<sup>o</sup> Una trompa de avisos.

9.<sup>o</sup> Un taladro para billetes.

10. Eslabón y yesca o fósforos.

12 X Art. 13. Los guarda-frenos al hacer su servicio deberán llevar los objetos siguientes:

1.<sup>o</sup> Un ejemplar del presente reglamento.

2.<sup>o</sup> Un Banderín encarnado.

3.<sup>o</sup> Un banderín verde de cubo.

4.<sup>o</sup> Una linterna con los tres cristales, blanco, verde y encarnado.

5.<sup>o</sup> Una caja de petardos completa.

6.<sup>o</sup> Eslabón y yesca o fósforos.

## II

### *Servicio en las Estaciones de que parten los trenes*

Art. 14. Los Jefes de tren, guarda-frenos y mozos deben presentarse en la estación de partida del



tren al Jefe de la misma para tomar sus órdenes una hora antes de la marcada para la salida de los trenes.

Art. 15. Antes de encargarse del tren el Jefe del mismo deberá asegurarse de que su composición se halla arreglado a las prescripciones del Jefe del Movimiento y de este reglamento haciendo notar al Jefe de la estación las faltas que contra ellas hubiera en la composición del tren; y consignando en la hoja de marcha las reservas correspondientes, si sus observaciones no fueran atendidas por aquél.

Art. 16. Las máquinas deben ser enganchadas a la cabeza de los trenes y con hogar, detras.

Unicamente podrán ser colocadas a la cola de un tren o enganchadas a la cabeza de éste con el hogar delante, para ejecutar maniobras dentro o fuera de las estaciones, en caso de socorro, en los trenes de trabajos, al ir o regresar aisladas de una estación en que no haya placas para volverlas, y al hacer las pruebas o ensayos después de reparadas en los talleres.

Art. 17. Los trenes de viajeros no deberán ser remolcados más que por una sola máquina, excepto en las secciones en que la Compañía se halla autorizada para emplear la doble tracción, o en caso de accidente que exija el empleo de una segunda máquina para el socorro del tren.



Podrá autorizarse por el Jefe del movimiento la adición de una segunda máquina a los trenes de viajeros ordinarios cuando ésta haya de volver a su depósito, después de haber servido de refuerzo o socorro; pero en este caso, esta segunda máquina no funcionará como remolcadora; irá solo acoplada al tren, y este no deberá llevar por consiguiente más carga que la correspondiente a la máquina titular del mismo.

Queda absolutamente prohibido enganchar a un tren, cualquiera que sea su clase, más de dos máquinas encendidas.

Art. 18. Entre el tender y el primer coche destinado al servicio de viajeros debe colocarse un vehículo que no los lleve si el tren es arrastrado por una sola máquina, y dos vehículos también sin viajeros en el caso de ir dos máquinas a la cabeza del tren.

Art. 19. El número y la colocación de los vehículos que deben entrar en la composición de cada tren, la carga de éste y el número de frenos de tornillo servidos por guarda-frenos o mozos que debe llevar, se ajustarán estrictamente a las prescripciones reglamentarias que rijan para cada clase de trenes, y para cada sección de las líneas de la Compañía.

Art. 20. Los Jefes de tren auxiliados por los guarda-frenos, harán reconocimiento minucioso del



tren para asegurarse de que los vehículos están bien enganchados, tocándose los topes de ellos en todos los trenes de viajeros, de que los husillos y las almohadillas de los frenos se hallan con las condiciones debidas para que estos funcionen perfectamente y de que se hallan en buen estado todos los vehículos que entran en su composición y perfectamente limpios todos los departamentos del servicio de viajeros.

Además el agente del tren a quien corresponda hará un reconocimiento contradictorio con los de la estación y del material móvil para hacer constar el estado en que se encuentran estos departamentos interiormente.

Art. 21. Los Jefes de tren y los guarda-frenos encargados de bultos son respectivamente responsables de todos los equipajes, bultos de metálico, y valores, carteras y pliegos facturados, mensajerías y mercancías de cualquier género que sean, que se conduzcan por su tren, desde el momento en que firman en el boletín de expedición en la estación remitente, hasta el momento en que recojen la firma de la estación destinataria.

Art. 22. Deben por lo tanto, antes de hacerse entrega de todos los objetos mencionados en el artículo anterior, proceder con el mayor cuidado al reconocimiento de los bultos de metálico y valores, con



arreglo a las instrucciones especiales dadas para el transporte de ellos; y respecto de todos los demás bultos que se les confían debe reconocerlos contradictoriamente con cuidado antes de la salida del tren, y asegurarse de que los cargamentos han sido bien hechos y de que se han tomado las medidas necesarias para evitar averías.

Art. 23. Deben además examinar con el mayor cuidado toda la documentación referente a las expediciones de todo género de que se hacen entrega a fin de asegurarse de que se halla completa y redactada con arreglo a las prescripciones reglamentarias vigentes, formulando en otro caso las observaciones o reservas que sean procedentes.

Art. 24. Los Jefes de tren y los guarda-frenos deben cooperar a la colocación de los viajeros.

Deben oponerse a la entrada en los trenes de todo viajero en estado de embriaguez de todos los portadores de instrumentos agudos o cortantes sin funda, tales como hoces, rastrillos, hachas, cuchillas, o de viajeros que puedan causar a las personas que viajan en el mismo compartimiento una verdadera molestia.

Deben igualmente examinar las armas de fuego, de que pueden ser portadores los viajeros, a fin de asegurarse de que no están cargadas, y no admitirlos en los coches antes de haber cumplido esta formalidad



Por último deben cuidar de que en ningún compartimiento se coloquen más viajeros que los correspondientes a su capacidad reglamentaria, así como de que no se admita ningún perro sin bozal, ni en las perreras, ni en los departamentos reservados a los cazadores.

Art. 25. El Jefe del tren, antes de hacer al de estación la señal reglamentaria de estar terminado su servicio, debe asegurarse de que el tren lleva todas las señales prevenidas en los reglamentos para los de su clase y condiciones; de que el alumbrado de los departamentos de viajeros está bien encendido, cuando la marcha haya de ser de noche o en tiempo de nieblas; de que se ha terminado el engrasado de los vehículos del tren, y de que todos los guarda-frenos están colocados en sus sitios respectivos.

Tan pronto esté terminado su exámen y servicio, avisará al Jefe de Estación, esperará la orden de *salida del tren* que le dará el Jefe por medio de tres toques de campana y que transmitirá al maquinista por medio de un toque de pito o trompa.

### III

#### *Servicio de los trenes en marcha*

Art. 26. Los Jefes de tren y los guarda-frenos deben, durante la marcha del tren, estar constante-



mente preparados para apretar rápidamente sus frenos en el momento que oigan la señal del maquinista para verificarlo; que vean una señal de alto en los agentes de la vía o de las estaciones o que sientan el estallido de un petardo.

Fuera de estos casos, los frenos no se apretarán nunca con el pretexto de regularizar la marcha del tren.

Art. 27. Los Jefes de tren y los guarda-frenos irán observando constantemente, y muy en particular a la salida de las estaciones y al acercarse a los puntos en que se hagan reparaciones en la vía o en que haya agujas de vías de apartaderos, si por los agentes de las estaciones o de la vía se les hace alguna señal de alto, si ocurre algún incendio en cualquier vehículo del tren, si éste se corta por rotura de algún enganche o si ocurre algún hecho grave que pueda comprometer su seguridad y exige su parada inmediata: en todos estos casos los agentes del tren deben apretar inmediatamente los frenos de que estén encargados y hacer además al maquinista la señal de alto agitando el banderín encarnado o la luz roja según sea de día o de noche.

Art. 28. Cuidarán además de que ni los viajeros se pasen de unos coches a otros ni suba o baje del tren en marcha ningún viajero ni persona extraña, cuando se disminuye la velocidad del tren,



~~A~~ Art. 29. El Jefe del tren debe además, durante la marcha de estación a estación, clasificar los bultos, pliegos, equipajes, mensajerías y mercancías a fin de tener preparadas todas las expediciones destinadas a la estación próxima y poder verificar rápidamente la entrega de ellas.

~~Art.~~ Art. 30. Solo en casos de fuerza mayor o mediante una autorización especial del Jefe del movimiento, motivada por necesidades del servicio, deberá detenerse un tren fuera de los puntos de parada marcados en su itinerario.

Art. 31. En cada una de las estaciones en que se pare el tren, los agentes designados al efecto deben anunciar en alta voz y delante de cada coche, el nombre de la estación y tiempo de parada.

Los Jefes de tren deben dar a los de estación cuantas indicaciones sean necesarias sobre el número de asientos de que puedan disponer.

Pedir se añada o quite el número de coches o vagones que sea conveniente, según las necesidades del servicio y las órdenes recibidas.

Tomar del reloj de las estaciones las horas de llegada y salida, comparando la hora de aquél con la del suyo y consignando la diferencia que puede haber entre ellas.

Ejecutar con rapidez la entrega y recepción de los equipajes y de todo género de expediciones



a fin de no exceder al tiempo reglamentario de parada.

Cuidar de que los viajeros no suban ni bajen al tren estando éste en marcha, ni se apeen de él por las portezuelas del lado opuesto al andén.

Tomarán nota de las personas que vayan en la máquina sin la autorización competente.

Art. 32. Los Jefes del tren deben exigir de los viajeros el precio de los deterioros o averías que éstos hayan causado en los coches, con arreglo a la siguiente tarifa; y en caso de que se nieguen al pago, comprobar el hecho por medio de testigos y dar parte al Jefe de estación, al Comisario del Gobierno o a la pareja de la guardia civil para que le presten su auxilio.







Art. 33. Siempre que un tren sea fraccionado o que una maniobra de vagones se ejecute en una estación o en un punto cualquiera de la línea, conviene tomar todas las medidas necesarias para evitar que los vagones o parte de tren pueda ponerse en movimiento, ya por la acción del viento, ya por su propio peso sobre las pendientes, ya, en fin, por cualquier otra causa, se debe por consiguiente, apretar los frenos de tornillo, bajar las galgas de los vagones de mercancías, sujetándolas fuertemente por medio del pasador, y calzar los coches y vagones en caso que no sea suficiente el número de los frenos, haciendo uso de los traba-ruedas, o a falta de estos, por otro medio cualquiera.

Art. 34. Cuando un tren se halla apartado, el Jefe de él debe ocultar, sin apagarlas, las señales encarnadas puestas detrás del tren para que los maquinistas de otros trenes que vengan no sean engañados por ellas.

Al dejar su estacionamiento deben ponerse de nuevo las señales y tomarse las debidas precauciones en lo que concierne a la disposición de las agujas y a la protección del tren.



## IV

### *Servicio de los trenes en caso de accidente*

Art. 35. Los Jefes de tren deben tener muy presente que toda parada de los trenes fuera de las estaciones puede ser causa de los más graves accidentes, y que como Jefes de todo el personal del tren, cuando éste se halla fuera de agujas son los responsables inmediatos de ellos, si no toman todas las medidas de seguridad prescriptas por los reglamentos para tales casos.

Art. 36. Cuando por una causa cualquiera la velocidad de un tren se encuentre momentáneamente amortiguada, hasta el punto de permitir que un hombre pueda seguirle marchando al paso y que sea de temer el alcance de otro tren, el agente de cola bajará y colocará los petardos en la vía de distancia en distancia, o al menos de kilómetro en kilómetro mientras la velocidad del tren se lo permita, siguiendo éste a 800 metros de distancia con la bandera encarnada desplegada para cubrirle.

Art. 37. Cuando a causa de un motivo cualquiera *un tren se pare fuera de las estaciones*, el primer deber del Jefe del tren es enviar un hombre, a la carrera, en cada una de las dos direcciones



de atrás y de delante para hacer las señales de alto a la distancia de 800 metros del punto interceptado.

En días de niebla o de nieve deberán hacerse las señales a 400 metros más de distancia que en el tiempo ordinario.

En caso de necesidad el Jefe del tren, debe de ir en persona en una de las dos direcciones y de preferencia en la de atrás.

Este deber ha de cumplirse sin la menor vacilación, aunque se tenga la seguridad de que no puede venir ningún tren ni ninguna máquina, y aunque la parada haya de ser de corta duración.

El Jefe de tren que envía los agentes detrás y delante del tren para protegerlo, debe cuidar de que vayan a la distancia reglamentaria y lleven de día un banderín encarnado y de noche un farol con luz encarnada, con lo necesario para encenderla si se apaga; y además, tanto de día como de noche, las señales petardos, de los cuales deberán hacer uso en tiempo de niebla, sin perjuicio de las demás.

Si los agentes enviados en las dos direcciones encuentran agentes u obreros de la vía, les encargarán de asegurar las señales en los puntos correspondientes, y volverán a su tren.

Si no han encontrado a nadie y su presencia en el tren es útil, deben poner petardos antes de volver



al tren, colocándolos encima de los rails con objeto de prevenir al maquinista de todo tren o máquina que venga.

Deberán colocarse, para mayor seguridad, tres petardos a la vez, uno a la derecha y dos a la izquierda, de 50 á 70 metros de distancia uno de otro y a la misma distancia en que cada caso debe hacerse la señal de alto como queda dicho.

Queda formalmente prohibido a los empleados que hayan sido encargados de asegurar las señales detrás del tren, volver al mismo, aunque se los llame, hasta que hayan podido encargar a otro agente de hacer las señales de parada, o, en su defecto, colocar los petardos a la distancia reglamentaria.

Art. 38. Cuando la máquina que remolca a un tren no tiene bastante agua para llevar a éste hasta la primera toma de agua de adelante en el sentido de su marcha, el Jefe del tren, bajo su responsabilidad, y después de haber tomado todas las precauciones reglamentarias para cubrir el tren por la parte de atrás, y para evitar que tome movimiento alguno, puede autorizar al maquinista para ir a alimentar su máquina en la toma de aguas próxima y volver por su tren.

En este caso el Jefe del tren debe cuidar:

1.º Que su tren no sea empujado hacia ade-



lante por ninguna máquina, ni ningún tren que pudiera llegar por detrás.

2.º De ponerse una señal de alto por la parte de adelante, a 500 metros de distancia, para que al regresar la máquina del tren no pueda chocar con éste.

Art. 39. Si por falta de fuerza de la máquina para arrastrar el tren o por rotura de algún enganche, una parte del tren hubiera de quedarse sobre la vía y la otra ser llevada a la estación de adelante, se observarán las mismas precauciones tomadas en el artículo anterior.

Art. 40. Si por consecuencia de rotura de los enganches, un tren se encontrase dividido, los agentes que se hallen en la segunda parte del tren deberán apretar el mayor número posible de frenos.

El maquinista deberá obrar con la mayor prudencia.

Evitará que la parte de tren dejada atrás choque bruscamente con la primera. No retrocederá nunca hacia la segunda parte antes de que ésta esté a la vista y completamente parada.

En estos casos el Jefe y los demás agentes del tren deben cumplir rigurosamente todas las prescripciones consignadas en el Reglamento para la circulación por la vía única, cuidando muy especialmente de apretar el mayor número posible de frenos en la



parte desprendida del tren para conseguir su inmediata parada.

Art. 41. Cuando la parada de un tren fuera de estaciones, fuese ocasionada por un incidente que intercepte la vía, el Jefe de él, después de cubrirlo en la forma prescrita por el artículo 42 del presente Reglamento, debe prevenir por el medio más rápido posible a los Jefes de las dos estaciones inmediatas entre las que se halle parado el tren, y al Jefe del Movimiento, expresando la clase del accidente que ha detenido el tren, los auxilios que necesita y manifestando si han ocurrido o no desgracias personales, tanto de viajeros cuanto de empleados.

En el caso de haber algunos heridos e interín llegan los socorros pedidos, los agentes del tren les prestarán los primeros auxilios, con arreglo a la instrucción publicada al efecto.

Art. 42. En el caso de haber descarrilado el tren, el Jefe del mismo debe dejar al maquinista la dirección de los trabajos necesarios para poner sobre los carrils el material descarrilado.

Interín durante estos trabajos, él cuidará con la mayor atención de que el tren se halle cubierto por ambos lados, con arreglo a las prescripciones del artículo 37 del presente Reglamento.

Art. 43. Cuando por una causa cualquiera un tren se ha parado fuera de las estaciones, sea por el



tiempo que quiera, el maquinista no podrá volver a ponerse en marcha sin haber recibido la señal de salida hecha por el Jefe del tren.

Art. 44. Siempre que un tren pare fuera de las estaciones, por alguna causa que pueda entorpecer la marcha de los demás trenes, el Jefe de él debe ponerlo en conocimiento del Jefe de la primera estación o apartadero que haya en el sentido de su marcha, explicándole el punto kilométrico en que se halla el obstáculo y cuantas circunstancias convengan conocer al personal de los demás trenes y al de la vía.

Si el tren no tuviese parada en la primera estación o apartadero porque haya de pasar, el Jefe de él dará orden al maquinista de parar en ella, a fin de dar al Jefe de la estación las explicaciones antes indicadas y consignará en su hoja de marcha el motivo de esta parada.

En ambos casos, el Jefe de tren prevendrá al maquinista que al tiempo de *entrar por la primera aguja* llame la atención del Jefe de la estación por medio del silbato y en la misma forma que se pide la apertura de un disco a fin de que dicho Jefe de estación no dé la salida a ningún tren de cruzamiento, hasta enterarse de la causa que motiva aquella señal de alarma.



## V

### *Servicios en las estaciones de término*

Art. 45. A la llegada de un tren a su estación de término, el Jefe de él debe presentarse al de aquella, darle la documentación de el tren que ha de remitirse al Servicio del Movimiento, comunicarle todas las noticias útiles relativas al servicio y entregar a quien corresponda todas las expediciones de la correspondencia y demás objetos confiados a su custodia, recogiendo los correspondientes resguardos, conforme a los modelos establecidos.

Art. 46. El Jefe del tren debe igualmente terminar a la llegada, la hoja de marcha del tren, consignando, ya en ella, ya en un parte especial, cuantos hechos interesantes para el servicio hayan ocurrido durante la marcha del tren, y explicando con claridad y precisión todos los retrasos o irregularidades observados en ésta, para que conste cuáles han sido las causas que los han motivado.

Art. 47. Los Jefes del tren deben hacer una entrega minuciosa de las expediciones de metálico y valores, de los bultos de mensajerías y equipajes y de cuantas mercancías u objetos han sido transportados por su tren, recogiendo los correspondientes documentos de descargo.



Lo propio harán los guarda-frenos encargados de la conducción de bultos.

Art. 48. Siendo inmediatamente responsables, ya los Jefes de tren, ya los demás agentes de él encargados de bultos, de cuantos objetos hayan recibido y se hayan confiado a su custodia, cuidarán muy especialmente de justificar cualquier falta de ellos que se observare al llegar el tren a su estación de término, consignando en el acto de la entrega contradictoria de los objetos, las explicaciones que puedan alegar en descargo de su responsabilidad.

Art. 49. En la estación de término, los guarda-frenos y mozos de tren, deben ayudar al Jefe del tren en cuantas operaciones éste tenga que efectuar, permaneciendo a sus órdenes hasta que él se retire de la estación, después de haber formalizado la completa entrega de cuantas expediciones se habían confiado a su cuidado.

Art. 50. Después de terminado este servicio, los agentes del tren a quienes corresponda, harán el reconocimiento contradictorio del material de transporte que haya entrado en la composición del tren en unión de los agentes de la estación y del material móvil; formarán el acta del resultado de este reconocimiento en un libro, y si de él resultase alguna responsabilidad para ellos, darán inmediatamente cuenta al Servicio del Movimiento, pudiendo al hacerlo



alegar las razones que crean justas, en su descargo.

## VI

### *Servicio de intervención*

Art. 51. Los Jefes del tren están encargados de la revisión de los billetes, a cuyo efecto pedirán estos billetes a todos los viajeros y empleados de la Compañía que vayan en el tren y se asegurarán:

1.<sup>o</sup> De que todos los viajeros van provistos de sus billetes o pases.

2.<sup>o</sup> De que dichos billetes o pases corresponden a la clase de coches en que van los viajeros y que llevan la fecha del día y el número del tren para que han sido expendidos.

3.<sup>o</sup> Ver si dichos billetes o pases corresponden al recorrido que tengan que hacer los viajeros.

4.<sup>o</sup> Asegurarse de que las personas que viajan en las máquinas son portadoras de los pases especiales que se establecen al efecto.

5.<sup>o</sup> Cumplimentar con todo rigor las reglas prescriptas sobre la circulación gratuita en los trenes y sobre los billetes a precios reducidos.

6.<sup>o</sup> Exigir el pago, según tarifa, de las averías o deterioros causados por los viajeros en los



coches, después de haberlo hecho debidamente constar.

7.º Vigilar el servicio de los agentes que lo presten como auxiliares en el tren.

8.º Examinar si los departamentos reservados tienen sus plazas respectivas.

9.º Recorrer con frecuencia el tren para asegurar el exacto cumplimiento del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y recibir, si ha lugar, las quejas de los viajeros o facilitarles los datos que pidan y puedan necesitar.

on Art. 52. Cada Jefe del tren se hallará previsto de un taladro, con marca o numeración especial. Este taladro servirá para marcar los billetes y pases intervenidos. En cuanto sea posible, deben aplicarle en la parte del billete que queda en blanco, evitando sobre todo, que se inutilice la numeración haciéndola ilegible.

Art. 53. Todo viajero que no pueda presentar su billete en ruta, deberá pagar el doble del precio del asiento que viniese ocupando. Este precio será el correspondiente a la clase del departamento en que se le haya encontrado y a no justificar el punto en donde subió al tren, se le cobrará desde la última estación en que se haya efectuado la intervención (capí-



tulo VIII, artículo 95 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878).

Si por su boletín de equipaje, el viajero puede justificar el punto de su salida, sólo pagará desde dicho punto, sin que pueda jamás servirle como billete de asiento el expresado boletín de equipaje.

El Jefe de tren deberá asegurarse de que el boletín de equipaje que se le presenta para justificación del punto de salida es real y verdaderamente de la pertenencia del viajero hallado sin billete.

Todo viajero hallado en un departamento de clase superior a la que tiene derecho por su billete, deberá pagar un suplemento de precio igual al doble de la diferencia que exista entre la clase que viene ocupando y la que se halle señalada en el billete que presente, desde el último punto donde se hubiera hecho la intervención hasta el de su destino definitivo.

Un viajero podrá siempre obtener autorización en ruta para subir a un departamento de la clase superior a la que tenga señalada en su billete; pero deberá pagar el suplemento correspondiente a esta clase, desde el punto donde tenga lugar el cambio, hasta el de su destino.



## APENDICE NUMERO I

### *Instrucciones para los casos de accidentes*

La necesidad de atender con la prontitud que es de desear y procurar por todos los medios posibles aminorar las consecuencias de cualquier clase de *accidentes*, hace preciso que los Jefes de trenes se conformen en un todo a las siguientes instrucciones:

Art. 1.º Siempre que ocurra a un tren algún accidente, como descarrilamiento, rotura de ejes, choque u otro cualquiera que impida su circulación, después de haber tomado la hora exacta en que se produjo y haber cubierto su tren conforme a las prescripciones reglamentarias, por ambos lados, el Jefe de tren examinará detenidamente:

1.º Si hay *muertos* o *heridos*, en cuyo caso tomará el nombre y apellido de los primeros, si es posible, y de todos modos el de los últimos.

2.º La *posición exacta del tren*, que se determinará por los dos postes kilométricos entre los cuales se encuentra.

3.º La *naturaleza* e importancia del accidente.

4.º El *tiempo* que se necesitará para que la vía quede libre, concertándose sobre el particular



con el maquinista y si hace falta socorro, auxilio, médico o trasbordo.

5.º La *causa* o *causas* que han motivado o podido ocasionar el accidente.

Art. 2.º Después de este exámen redactará un *despacho telefónico*, conciso, pero claro, en que indique todos los datos mencionados arriba.

Si no ha habido desgracias personales lo hará constar así en el despacho, el cual mandará con la rapidez posible a la estación más próxima, por medio de un operario de la vía, y caso de no encontrarse ninguno en el sitio del accidente, por un agente del tren; éste seguirá hasta encontrar un guarda de la vía. Entonces el parte será trasmitido de guarda en guarda, a la carrera, hasta la estación más cercana, la cual lo trasmitirá inmediatamente a los Jefes de la compañía, Inspecciones del Gobierno, y, en su caso, a la autoridad superior de la localidad.

Al indicar las causas que han motivado el accidente se tendrá especial cuidado de usar la mayor prudencia, evitando indicar motivos que no hayan podido influir en él.

Art. 3.º Además del aviso telefónico que se indica en el artículo 2.º, el Jefe de tren redactará un *parte especial* que mandará al Jefe del Movimiento en Oviedo.

A cada uno de dichos partes se unirá una nota



exacta de la *composición del tren*, en la cual se inscribirán los vehículos en el mismo orden en que se hallaren colocados en el momento del accidente, empezando por la máquina. Cada vehículo deberá expresarse en dicha nota por su letra de *série* y número de orden, con indicación del peso y naturaleza del cargamento.

Estos partes especiales deberán mandarse por el primer tren, y se recomienda de una manera especial no se omita al redactarlos ninguna circunstancia, por poco importante que parezca, de todo cuanto se sepa relativo al accidente.

Se remitirán a sus respectivos destinos, bajo sobre, con la inscripción *personal*.

Art. 4.<sup>o</sup> Si la máquina se encuentra en condiciones de marchar hasta la estación de *adelante*, el Jefe de tren podrá utilizarla para llevar la petición del socorro, conforme al Reglamento de vía única, quedándose él con el tren.

Art. 5.<sup>o</sup> En caso de accidente que ocasione *heridas o muerte* a alguna persona, habrá que dar inmediatamente parte al Juez de 1.<sup>a</sup> instancia, y a falta de éste al Juez municipal de la localidad. El empleado de más categoría que se halle presente escribirá y firmará la relación del hecho.

Si solo resultasen *heridos*, se hará mención de de ello en el parte, diciendo en lo posible la grave-



dad de las heridas. Se darán a los pacientes todos los auxilios y socorros que sea posible procurarse, según lo reclamen su estado, y se transportarán, si se puede, a la estación más próxima.

Si la gravedad de los heridos no lo permitiere o si no hubiese medios para verificar el transporte, se les dejará en el sitio de la ocurrencia hasta que llegue el Juez u otra autoridad y tome las medidas convenientes.

Si por no ser de grande importancia las heridas, los viajeros piden que se les deje continuar su viaje, se les facilitará éste; pero deberán formular su petición por escrito, expresando sus nombres y domicilio, a fin de que los agentes de la Compañía puedan presentarla a la autoridad si la solicitara.

En caso de que resulten *muertos*, nadie deberá tocar a los cadáveres.

Se les dejará en el sitio y postura que tengan en el momento de la muerte, hasta que el Juez u otra autoridad dé las órdenes oportunas para que sean recogidos y llevados al sitio que designe.

Todo empleado que se halle presente en estos casos, deberá estar dispuesto a comparecer ante el Juez o autoridad de la localidad, en el sitio día y hora que se le señalen.

Art. 6.<sup>o</sup> Cuando el material descarrilado haya sido levantado sin el concurso de los agentes del



recorrido, todo coche o wagón que por sus condiciones pueda seguir enganchado al tren, quedará detenido en la primer estación inmediata al punto del accidente, hasta que un agente del recorrido, avisado por teléfono por el Jefe de estación haya practicado el debido reconocimiento y autorizado su circulación.

Art. 7.<sup>o</sup> Si el accidente consiste solo en una *descomposición de la máquina* y si ésta no pudiese arreglarse inmediatamente para continuar su marcha, el Jefe de tren, en vez del aviso telefónico prescripto por el artículo 2.<sup>o</sup>, enviará a la estación más próxima y por el medio más rápido, como queda dicho anteriormente, una *petición de socorro*.

Para indicar en ella en que consiste la inutilización de la máquina empleará los mismos términos que indique el maquinista; si éste empleara algún *término técnico* desconocido del Jefe de tren, lo escribirá bajo su dictado o se lo mandará escribir para evitar toda clase de duda o confusión por parte del Jefe de estación al redactar el despacho telefónico que debe mandar al depósito que ha de enviar la máquina de socorro.

Art. 8.<sup>o</sup> Se recomienda de la manera más especial a los Jefes de tren, que en caso de descomposición de la máquina no cuenten con la reparación de ésta o con que será puesta en estado de continuar su marcha, si el maquinista no les dá la *seguri-*



dad completa de que el trabajo estará concluído en un breve plazo, llamando su atención sobre las consecuencias que tendría la determinación inexacta del tiempo necesario.

## APENDICE NUMORO 2

*Disposiciones que deben observarse  
cuando se encuentre algún cadáver sobre  
la vía al paso de algún tren*

Con el fin de evitar los graves perjuicios que irrogarían al público y a la Compañía los considerables retrasos que pudiera originarse en la marcha de los trenes cuando la vía se halle interceptada por algún cadáver, se recomienda al personal el más estricto cumplimiento de las reglas siguientes, ajustadas a las disposiciones legales que rigen sobre el particular:

1.<sup>a</sup> Sólo se detendrán los trenes por hallarse un cadáver sobre la vía, cuando la situación de éste en ella sea tal, que el tren hubiere de tropezar con él y alterar su posición. En todos los demás casos los trenes continuarán su marcha normal, apesar de la existencia del cadáver en las inmediaciones de la vía.

2.<sup>a</sup> Cuando el cadáver o cadáveres se hallen



modo que los trenes para seguir su marcha, manteniendo la posición de aquellos los que están bajo la vigilancia de la vía cuidando de que en custodia los cadáveres sin interrupción hasta la llegada de la autoridad a quien deberán comunicar sin de-

El local no se presentase inmediatamente se halle el cadáver, y al llegar al mismo tiempo algún funcionario o agente de la autoridad o del Gobierno, éste deberá ser invitado a que, como lo previene la nueva Ley de Enjuiciamiento Criminal en su artículo 354, se proceda a separar el cadáver, levantando acta de su situación y estado, de modo que el tren no se detenga más que el tiempo preciso para ello.

4.<sup>a</sup> En el caso de no haber en el tren, agente o empleado alguno de la autoridad o del Gobierno, se procederá del mismo modo por el empleado de mayor categoría a cuyo cargo vaya el tren, cuidando de hacer constar en un acta las expresadas circunstancias antes de mover el cadáver; es decir, su situación y estado, cuya acta deberá firmar el referido agente y, por lo menos, dos testigos ajenos, si los hay, al servicio de la Compañía, expresando sus nombres y apellidos, domicilio y edad.



Hecho esto, se retirará el cadáver para que puedan circular libremente, curando que conserve en lo posible el estado que estaba cuando se hallaba en la vía.

5.<sup>a</sup> Esta acta se entregará a la Compañía que cuidará del tren en el local para que pueda instruirse.

6.<sup>a</sup> Del mismo modo que por consecuencia del tren en marcha resulte la vía cuyo cadáver intercepte la vía.

7.<sup>a</sup> Los agentes de los trenes que encuentren algún cadáver en la vía, pero que por su posición no exija la detención del tren, cuidarán de avisar a la estación inmediata en el sentido de su marcha, indicando el punto en que se halla para que por el jefe de la estación pueda ponerse en conocimiento de la autoridad judicial correspondiente.

